

Основные проблемы транспортной системы Урала 1900—1917 гг.

Урал по своим природным условиям — кладовая железной руды, угля, драгоценных и полудрагоценных камней, леса и минерально-строительных материалов. С XVIII в. он находился в числе ведущих регионов страны по производству железа, стали и чугуна. Очевидна потребность края в надежной транспортной связи богатейшего региона с регионами, где в этих ресурсах нуждались.

Железные дороги. Вопрос о распространении российской железнодорожной сети на горнозаводской Урал активно обсуждался в XIX в. Уже видна была необходимость свести разрозненные очаги рудодобывающей, топливной, металлургической промышленности Урала — по примеру той же Англии — в единый хозяйственный комплекс¹.

В 1900 г. на территории Урала было 2 817 верст железных дорог, общий грузооборот которых составлял 200 млн пудов в год. В основном это были металлы — около 120 млн пудов, хлеб — 62,5 млн пудов, каменный уголь 12,1 млн пудов, лес и лесные изделия — 10 млн пудов. Крупнейшими станциями региона были Челябинск, Пермь Екатеринбург, Уфа и т. д. Грузооборот Челябинска составил 82,5 млн пудов в год. Екатеринбурга — 44,7 млн пудов. Уфы — 10,8 млн пудов. Перми — 7,7 млн пудов в год².

Несмотря на активно ведущееся дорожное строительство, стремительное развитие капиталистических отношений в начале XX в. требовало прогресса транспортной системы края в более быстрых темпах. В 1900—1917 гг. были введены в эксплуатацию Богословская железная дорога (1906) протяженностью 194 км, Западно-Уральская железная дорога (1916) — 506 км, Северо-Восточная уральская железная дорога (1916) — 488 км. Железнодорожные линии Пермь — Кунгур — Екатеринбург (1911) — 381 км, Нижний — Алапаевск (1912) — 25 км, Бердяуш — Бакал (1900) — 52 км и др.³

В свое время горные заводы Урала строились с максимальным учетом близости воды, железной руды и металлургического топлива. Со временем эти естественные ресурсы стали удаляться

от заводов, в результате чего одна часть металлургических предприятий оказалась вдали от местонахождения железной руды, другая была вынуждена возить на большие расстояния древесный уголь, третья — работать на дальнепривозном топливе и сырье⁴. Владельцы заводов остро нуждались в увеличении протяженности железных дорог, строительстве новых железнодорожных линий и веток, в решении проблемы строительства системы подъездных путей. Дело в том, что Урал в 90-х годах начинает проигрывать в конкурентной борьбе Привисленским и Юго-Западным регионам, где металлургические заводы имели более современное оборудование и технологии⁵, и более развитую систему путей сообщения, их продукция реализовывалась по более низким ценам, при регулярном увеличении товарооборота.

В 1901 г. на IX Съезде Уральских горнопромышленников в Екатеринбурге очень активно обсуждался вопрос об организации перевозок грузов на Пермской железной дороге. Был очерчен круг основных проблем, в который была включена координация деятельности организаторов гужевых зимних перевозок и работы железной дороги. Часто задержка грузов в зимний период происходила из-за несвоевременной доставки их гужевым транспортом с предприятий. Особое внимание было акцентировано на нехватке подвижного состава и локомотивов на Пермской железной дороге. Все без исключения железные дороги страны сталкивались с этой проблемой, поэтому часто осуществлялась практика передачи подвижного состава с одной дороги на другую, что не только не решало имеющиеся проблемы, но и, наоборот, в большей степени усугубляло их, т.к. не все вагоны и локомотивы возвращались к месту приписки, а если и возвращались, то уже в изношенном виде, требовали капитального ремонта.

По вопросу сооружения новых железных дорог Съезд высказался за строительство новых линий и изыскание способов финансирования этого строительства. Из трех предложенных к строительству железнодорожных линий: Невьянск — Тавда, Уфа — Магнитная и линия по Западному склону Урала, приоритетной была признана последняя. По вопросу финансирования строительства, было принято решение о получении концессии на это строительство и осуществление его за счет частных средств⁶.

Десять лет спустя, в 1911 г., в Санкт-Петербурге, прошел XVI съезд горнопромышленников Урала, на котором так же рассматривались вопросы о необходимости увеличения протяженности железных дорог на Урале, строительстве новых линий и подъездных путей. На этом съезде акцент был сделан на строительстве линий Лысьва — Бердяуш, Алапаевск — Ирбит — Тавда, Екатеринбург — Егоршино — Ирбит — Саитково, Алапаевск — Егоршино — Богданович, Южно-Сибирской магистрали. Финансирование строительства предполагалось вести, как за счет казны, так и за счет частных средств⁷.

Таким образом, можно сделать вывод о том, что железнодорожное строительство на Урале велось активными темпами, но и их было недостаточно, чтобы окончательно решить все проблемы транспортировки грузов горнозаводской промышленности.

Водный транспорт Урала. Отличающиеся обилием воды и разнообразием направлений, российские реки столетиями выполняли функцию главных транспортных артерий и служили отличными путями сообщения. И на протяжении всей истории России речной транспорт оказывал самое непосредственное влияние на экономическое развитие страны.

И Урал не являлся исключением. Реки Урала имели большое хозяйственное значение для региона. Во-первых, они служили источником двигательной энергии, приводившей в действие посредством водяных колес заводские механизмы, во-вторых, давали возможность пользоваться сплавом для сбыта предметов производства Урала и отчасти Сибири.

Главной водной артерией, соединявшей Урал с центром, была Кама. Она протекала через Пермскую, Вятскую, Уфимскую и Казанскую губернии. Вниз по реке на запад плыли караваны судов с металлом, рудой, солью, продуктами животноводства, вверх по реке, на восток страны — доставлялись хлеб, мануфактурные, бакалейные, кожевенные и другие товары. Во второй половине XIX века большое распространение получило пароходное движение, что способствовало увеличению грузооборота⁸. Сторонники функционирования пароходных сообщений не без оснований указывали на весьма скромные затраты, необходимые для эффективной транспортной эксплуатации естественных речных систем и соединения их инженерными гидросистемами

в разветвленную сеть внутренних линий. Причем, стоимость строительства речных пароходов и несамоходных буксируемых судов составляла величину во много раз меньшую, чем производство паровозов и вагонного железнодорожного парка.

В это время были созданы ведущие камские пароходства «Бр. Каменских», «И. Любимова и К», «Камское паевое товарищество», «Курбанов и наследники», пароходство г-жи Кашиной⁹. В 70-х гг. XIX века среднегодовая цифра перевозок по Каме достигла 36 млн пудов. По берегам реки были расположены заводы графа Строганова — Озерский и Павловский; Нытвенский завод, арендуемый в 1911 г. французами, казенный Воткинский завод, судостроительная верфь у пристани Галево, лесопилка графа Голицына, несколько кожевенных заводов в городе Осе, богатое торговое село Таборы, центры торговли хлебом — Еловская пристань и пристань Каракулина, город Чистополь¹⁰.

Одной из главных внутриуральских транспортных речных магистралей являлась река Чусовая. Она со своими многочисленными притоками создавала целую водную сеть, которая покрывала значительную часть Пермской губернии. Чусовая обслуживала более 50 металлургических предприятий Среднего Урала, но в непосредственной близости от реки находились всего шесть из них — Ревдинский, Васильевский, Билимбаевский, Демидо-Уткинский, Шайтанский и Кыновский. По ней ежегодно сплавлялось 500–800 барок от 6,5 до 8,5 млн пудов груза, из которого 80–85 % падало на горнозаводскую продукцию, а остальные 15–20 % приходились на сибирские товары¹¹.

На южном Урале большое значение имела река Белая. Она служила основным проводником всего торгово-промышленного движения Уфимской губернии, пересекая ее на всем пространстве от юго-востока на северо-запад. По ней сплавляли свою продукцию Авзяно — Петровские, Качинские, Белорецкие и другие заводы, а так же отправлялись миллионы пудов хлеба и лесных грузов.

Река Уфа обслуживала большую группу горнозаводских предприятий и транспортировала сельскохозяйственную продукцию. В конце XIX века по Белой и Уфе перевозили ежегодно более 5,5 млн пудов груза.

Данные таблицы наглядно демонстрируют, что речной транспорт играл огромную роль для промышленности Урала. Значительная часть грузоперевозок осуществлялась именно водным путем.

Несмотря на недостатки водного способа транспортировки грузов (сезонный характер перевозок, прямая зависимость продолжительности навигации от погодных условий), именно он долгие годы обеспечивал Уральской горной промышленности выход на внутренний и внешний рынки.

Гужевого транспорт. В жизни Уральского региона долгие годы гужевого транспорт играл огромную роль. К большому сожалению, эта обширная отрасль транспорта России до сих пор недостаточно хорошо изучена, как в масштабах России в целом, так в масштабах Урала в частности. Хотя в последнее время начинают появляться научные труды, посвященные истории гужевого транспорта России.

Прежде всего, полноценное использование гужевого транспорта могло осуществляться в зимнее время, когда появлялся накатанный зимний путь. Эта особенность была характерна для Урала, т. к. крестьяне пользовались преимущественно мягкими грунтовыми дорогами. Весной и осенью эти дороги были плохо проходимы, а зимой и летом по ним можно было вполне терпимо передвигаться. Долгое время в общероссийских масштабах железнодорожные перевозки были выгодны лишь на расстояний до 25 км, а все, что свыше этого, перевозилось гужом по более низкой цене.

Гужевые перевозки осуществлялись по государственным, губернским, уездным, частным и другим видам дорог, но в любом случае качество этих дорог оставляло желать лучшего, поэтому был введен специальный термин «грязеверста» — означавший трудности перевозки пассажиров и грузов по грунтовой дороге. В Пермской губернии, по данным 1913 г., гужевые перевозки были невозможны почти весь год, за исключением зимних месяцев, однако они продолжали занимать в транспортной системе Урала значительное место¹².

¹ Лукьянин, В. Больше века на службе России / В. Лукьянин — М., 1998 — С. 28

² Уральская историческая энциклопедия — Екатеринбург, 1998

³ История железнодорожного транспорта России. Т. 1 — СПб.-М., 1994 — С. 313, 315, 316, 318

⁴ Свердловская магистраль — Свердловск, 1978 — С. 25

⁵ История железнодорожного транспорта России . С. 185

⁶ Труды IX съезда Уральских горнопромышленников — Екатеринбург, 1901 — С. 218

Труды XVI съезда Уральских горнопромышленников СПб 1911 — С 66–18

⁸ Мильман, Э. М. История первой железнодорожной магистрали Урала / Э. М. Мильман. Пермь, 1978 — С. 28

Русское судоходство 1911 — № 9 — С. 68–78

¹¹ Там же

¹¹ Мильман, Э. М. История первой железнодорожной магистрали Урала / Э. М. Мильман. Пермь 1978 — С. 28

¹² Гольц, Г. А. Истоки и генезис транспортных затруднений в российском обществе. Начальный этап — гужевая эпоха / Г. А. Гольц // Бюллетень транспортной информации 2005 № 8

И. В. Косильцев

Трудовой подвиг электрификаторов Свердловской железной дороги в годы Великой Отечественной войны

Свердловская дорога — одна из немногих, где работа по электрификации продолжалась и в суровые годы Великой Отечественной войны. В эти годы был электрифицирован важнейший в стратегическом отношении участок железной дороги Чусовская — Пермь. В 40-х гг. он стал «узким» местом для пропуска увеличивающегося числа поездов с Урала на запад, на фронт, и для приема с запада эшелонов с эвакуированными людьми и промышленным оборудованием. Паровозная тяга, несмотря на мастерство и большой опыт локомотивных бригад, на этом сложном по профилю горном участке с перевозками не справлялась.

Война требовала еще больших усилий, т. к. объемы перевозок постоянно росли, особенно воинские. Катастрофически не хватало паровозов, машинистов, нужен был кардинальный выход по немедленному увеличению провозной способности решающего Пермского направления.

Как показала практика, единственным выходом из создавшейся ситуации была электрификация этого сложного горного участка и перевод его на электрическую тягу.

Работы по электрификации этого участка начались еще в довоенное время. К февралю 1941 г. был электрифицирован обход